

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXXXVII. — Wydana i rozesłana dnia 15. listopada 1899.

Treść: (Mz 215—216.) 215. Dokument koncesyjny na kolej lokalną Dołhopole — Dorna Watra z odnogą od Pożority do Luisenthalu. — 216. Rozporządzenie, tyczące się przeniesienia siedziby urzędowej Sądu powiatowego żytyckiego w Krainie.

215.
Dokument koncesyjny z dnia 23.
października 1899,
na kolej lokalną Dołhopole — Dorna Watra z od-
nogą od Pożority do Luisenthalu.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Spółce akcyjnej „Koleje lokalne bukowińskie” o to proszącej, koncesję do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej ruchomiennej, która wybudowana będzie ma jako lokalna o szlaku normalnym od stacji Spółki w Dołhopolu na Pożoritę do Dornej Watry z odnogą od Pożority do Luisenthalu, a to w myśl postanowień ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakież ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Co do kolei będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, zapewnia się Spółce dobrodziajstwa w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 przewidziane.

§. 2.

Spółka jest obowiązana rozpocząć budowę kolei koncesyjowanej niezwłocznie po otrzymaniu

pozwolenia do budowania i w ten sposób budować, żeby szlak od Dołhopola do Valeputny skończony najpóźniej w przeciągu półtora roku, łączący się z nim szlak od Valeputny do Dorni Watry najpóźniej w przeciągu półtrzecia roku, licząc od dnia dzisiejszego.

Budowę odnogi od Pożority do Luisenthalu rozpoczęć należy w takim czasie, żeby mogła być skończona jednocześnie z otwarciem kopalni w Luisenthalu. Gotowe szlaki kolejowe oddać należy niezwłocznie na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny kończący się dnia 4. czerwca 1973.

Jako rękojmie dotrzymania powyższego terminu budowy, jakież wykonania i urządzenia kolei zgodnie z koncesją, dać ma Spółka na żądanie c. k. Ministerstwa kolei żelaznych kaucję w sumie 10.000 zł. w papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucja ta uznana być może za przepadłą.

§. 3.

Do wybudowania kolei koncesyjowanej nadaje się Spółce prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie Spółce do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

§. 4.

We względzie budowy kolej koncesyjowanej i ruchu na niej zastosować się powinna Spółka do oświaty niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolej żelaznych ustanowi, jakież do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238 i Porządku ruchu kolej z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852, tudzież do ustaw i rozporządzeń, jakieby w przeszłości zostały wydane. Pod względem ruchu będzie można odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu ustanowionych w Porządku ruchu kolej żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych o tyle, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu a w szczególności ze względu na zmniejszenie chęci, Ministerstwo kolej żelaznych uzna to za dopuszczalne, a trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolej żelaznych.

§. 5.

W celu zgromadzenia kapitału na kolej koncesyjowaną Spółka ma prawo pod warunkami i zastrzeżeniami, które Rząd przepisze, zaciągnąć pożyczkę pierwoszeństwa w sumie imiennej, którą Rząd oznaczy, rozłożoną na udziałowe zapisy dłużu i oprocentowaną po 4 od sła.

Formularze udziałowych zapisów dłużu, które mają być emitowane, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 6.

Zresztą oznaczona na wstępie kolej lokalna Dołhopole—Dorna Watra z odnogą Pożoritta—Luisenthal uważa się ma za istotną część składową przedsiębiorstwa będącego przedmiotem Najw. dokumentu koncesyjnego z dnia 29. sierpnia 1885, Dz. u. p. Nr. 141 i postanowienia tego dokumentu koncesyjnego — jednak z wyjątkiem tych, które zawierają się w §§. 1 aż do 6 i stosują się wyłącznie do kolej tamże wymienionych, mają być obowiązującymi dla wszystkich linii kolejowych Spółki jako zespołu przedsiębiorstwa a to w następujący sposób:

I. Postanowienia §§. 7 aż do 9 i 11 aż do 13 stosowane mają w ten sposób, że

a) postanowienia dotyczące się transportów wojskowych (§. 7) obejmują także pospolite ruszenie

obu połów państwa i że przepis tyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla Spółki moc obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolejach koncesyjowanych. Przepisy rzeczonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla Spółki obowiązującymi wtedy, gdy zostaną jej urzędownie podane do wiadomości.

b) Spółka obowiązana jest pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z roku 1895, podanemi, dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolej do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak małe pociągi jak i pojedyncze wozy kolejami współużywanymi lub niektórymi ich częściami za opłatą stosownego wynagrodzenia, jednakże z unikaniem wyzyskiwania kolej lokalnych, będących przedmiotem Najw. dokumentu koncesyjnego z dnia 29. sierpnia 1885, Dz. u. p. Nr. 141, do celów konkurencyjnych przeciwko Spółce.

II. Zamiast postanowień §. 10go rzeczonego Najw. dokumentu koncesyjnego, które uchylają się, obowiązywać mają następujące zarządzenia:

a) Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakież imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolej łącznie z kosztami sprawienia taboru kolejowego, jakież na wyposażenie funduszu zasobnego, który Rząd ma oznaczyć, rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie, gdyby rzeczywiście była poniesiona przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po wybudowaniu kolej jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w okresie koncesyjnym według planu podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

b) Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolejek koncesyjnych po ich wybudowaniu i otwarciu na nich ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą odkupu, z nich strącone będą czyste dochody najniemniejśzych dwóch lat, poczem obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby kolej miała być odkupiona po upływie ustanowionego w koncesji uwołnienia od podatków, podatki i dodatki do podatków ciężące na odkupionem przedsiębiorstwie kolejowem i wszelkie inne pobory publiczne uważać się będzie za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie także co do lat wolnych od podatku obliczyć należy podatek razem z dodatkami według stopy procentowej pierwszego roku podlegającego podatkowi i potrącić z przychodów.

Ze względu jednak, że stosownie do §. 131, lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacić się ma od renty odkupu podatek dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do czystych dochodów w taki sposób obliczonych dodatek wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

3. Czysty dochód roczny w myśl powyższego postanowienia obliczony, płacić się będzie Spółce jako wynagrodzenie za kolejki odkupione aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych płatnych z dniu 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

4. Gdyby jednak średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępu 1 i 2 obliczony, nie wynosił przynajmniej takiej sumy rocznej, któraaby wyrównywała racie ryczałtowej potrzebnej na programowe oprocentowanie i umorzenie w ciągu całego okresu koncesyjnego, zatwierdzonego przez Rząd kapitału zakładowego imiennego linii kolejowych Spółki, które mają być odkupione, z wzięciem za podstawę dla tej części kapitału zakładowego, którą zgromadzono przez zbycie obligacji pierwzeństwa odsetek 4 procentowych, dla pozostałe zaś części onegoż odsetek 5 procentowych, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolejki odkupione, będzie polegało na tem, że państwo płacić będzie Spółce przez pozostałą jeszcze część okresu koncesyjnego wzmałkowaną powyżej sumę

roczną w ratach półrocznych z dniu 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i nadto zwracać będzie Spółce podatek rentowy od tej renty odkupu płacić się mający.

5. Państwo zastrzega sobie nadto, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent (l. 2 i 3) zapłacić kapitał wyrównywający zdyskontowanej wartości kapitałowej tych rent po strąceniu (jak się samo przez sie rozmie dodatku, jeżeli w myśl końcowego postanowienia ustępu 2 był delikowany), przyczem część tych rent, odpowiednia sumie potrzebnej na oprocentowanie i umorzenie części zatwierzonego kapitału zakładowego imiennego linii kolejowych, będących przedmiotem odkupienia, zdyskontowana być ma z policzeniem odsetek od odsetek po cztery od sta, reszta zaś tych rent z policzeniem odsetek od odsetek po pięć od sta.

Gdyby państwo zamierzało w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacji dłużu państwa jakiegokolwiek rodzaju. Obligacje dłużu państwa liczone będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje dłużu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półroczca bezpośrednio poprzedzającego.

6. Przez odkupienie kolejki i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wynatą wynagrodzenia pod ll. 1 aż do 5 przepisanego bez dalszej zapłaty własność wolna od ciężarów i używanie kolejki odkupionych ze wszystkimi do nich należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów z kapitału zakładowego utworzone, a według okoliczności kolejki podjazdowe własnością Spółki będące i przedsiębiorstwa poboczne Spółki, jakież fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ile te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

7. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się odkupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej aż do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracji.

W deklaracji tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- a) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku

które, jako przynależośc przedsiębiorstwa kolejowego, lub z jakiekolwiek tytułów prawnych przejście mają na państwo;

cc) kwota ceny odkupu (l. 1 aż do 5), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, według okoliczności obliczona tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

8. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji co do odkupienia, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, poczawszy od tej chwili, nie został zmieniony na szkodę państwa.

Poczawszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości majątkowych, w deklaracji o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu osobnego komisarza.

Toż samo rozumie się o wszelkim przyjęciu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

9. Spółka obowiązana jest mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku w deklaracji o odkupieniu wymienione.

Gdyby Spółka nie uczyniła zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez jej zezwolenia i bez wdania się sądu, objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Poczawszy od chwili odkupienia, ruch na kolejach odkupionych odbywać się będzie na rachunek państwa a przeto od tej chwili wszelkie dochody

ruchu przechodzić będą na rzecz państwa, wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku aż do chwili odkupienia, pozostałą własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należytości obrachunkowe i za wszelkie inne długi pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

10. Rząd zastrzega sobie prawo za hipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 7), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Spółka obowiązana jest oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia lecz nie na swój koszt wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niej jeszcze do tego celu potrzebowała.

Wi^ttek r. w.

216.

Rozporządzenie Ministerstwa sprawiedliwości z d. 5. listopada 1899, tyczące się przeniesienia siedziby urzędowej Sądu powiatowego żytyckiego w Krainie.

Na zasadzie §. 2 ustawy z dnia 11. czerwca 1868, Dz. u. p. Nr. 59, przenosi się siedzibę urzędową Sądu powiatowego żytyckiego z Żytyczyna do Wisznej Góry.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w wykonanie od dnia 1. stycznia 1901.

Kindinger r. w.